Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7431**

17. Wahlperiode 21. 10. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bundesverkehrswegeplanung – Grundannahmen der Verkehrsprognose 2030

Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung sind langfristige Verkehrsprognosen. Auf ihrer Basis erfolgt die Bewertung und Auswahl der zu bauenden Verkehrsprojekte.

Der Gesamtverkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans liegen zentrale Annahmen der soziodemographischen und wirtschaftlichen Entwicklung sowie die Wirkung verkehrspolitischer Maßnahmen zugrunde.

Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 und der Bedarfspläne für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege war die Verkehrsprognose 2015. Bei den drei entworfenen Szenarien „Überforderungsszenario", „Laisser-faire-Szenario" und „Integrationsszenario" wurde die Umsetzung unterschiedlicher verkehrspolitischer Maßnahmen unterstellt, wovon die Bundesregierung das „Integrationsszenario" zur Grundlage der weiteren Planung machte.

Die aktualisierte Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans reicht bis 2025 und wurde von einem Forschungskonsortium unter Federführung von Intraplan Consult (München) erstellt. Herzstück der im November 2007 veröffentlichten Prognose bilden die räumlichen Verflechtungsmatrizen auf Ebene der Landkreise im Personen- und Güterverkehr für die Jahre 2004 (Analyse) und 2025 (Prognose).

Die jüngste Entwicklung bei zentralen Annahmen lässt Zweifel an der Aussagekraft und Belastbarkeit der Verkehrsprognose aufkommen. Die Bundesregierung geht beispielsweise davon aus, dass für den Ölpreis „real entweder ein Rückgang oder höchstens ein leichter Anstieg" zu erwarten sein wird und stützt ihre Aussage auf Studien, die bis 2030 einen Rohölpreis von maximal 60 Dollar je Barrel erwarten. Aktuell bewegt sich der Rohölpreis bei über 100 Dollar je Barrel.

Auch bei der Entwicklung der Gütermenge im binnenländischen Verkehr ist eine in der Verflechtungsprognose 2025 unterstellte Wachstumsdynamik nicht absehbar. Stattdessen stagniert die transportierte Gütermenge in den zurückliegenden Dekaden (1991: 3 656 Milliarden Tonnen; 2009: 3 702 Milliarden Tonnen).

Ähnliche Fehlannahmen gibt es bei der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs, die in den letzten Jahren nur geringfügig gewachsen ist bzw. zuletzt sogar stagniert. Auch hier ist nicht erkennbar, welche Randbedingungen zu einem starken Wachstum bei der Verkehrsleistung – wie in der Verkehrsprognose der Bundesregierung unterstellt – führen soll.

Damit sind auch die abgeleiteten Aussagen, die weiteres Verkehrswachstum vorhersagen, anzuzweifeln und grundsätzlich ist zu hinterfragen, inwieweit das in der Verkehrsprognose unterstellte Wachstum weiter Grundlage der Planung und Entwicklung der Verkehrswege sein kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Geht die Prognose als notwendige Rahmenbedingung von der Erreichung der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung aus?
2. Wie viele Szenarien werden berechnet, und welche Annahmen (Struktur- und Wirtschaftsdaten, Rahmenbedingungen für Verkehr, Energiepreisentwicklung etc.) liegen den Szenarien jeweils zugrunde?
3. Von welchem Modal Split wird jeweils in den einzelnen Szenarien im Jahr 2030 ausgegangen?
4. Wie werden die Ergebnisse der MID-Erhebung (Mobilität in Deutschland) und die des Systems repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) für Städte als Datengrundlage berücksichtigt?

   Fließen Ergebnisse weiterer Erhebungen in die Prognose ein?
5. Welchen Leistungskatalog umfassen jeweils die sechs Einzellose, die im Rahmen der Erstellung der Verkehrsprognose ausgeschrieben wurden?
6. An welche Institutionen wurden die sechs Einzellose vergeben?
7. Welche Struktur- und Wirtschaftsdaten fließen im Einzelnen in die Verkehrsprognose ein?
8. Welche demographischen Grundannahmen liegen der Verkehrsprognose zugrunde?
9. Von welcher Wirtschaftsentwicklung wird bis zum Jahr 2030 ausgegangen (Prognose des Bruttoinlandsprodukts)?
10. Welche Annahmen zur Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum liegen der Prognose zugrunde?
11. In welcher Weise wird das Ziel aus dem Energiekonzept der Bundesregierung, den Endenergiebedarf des Verkehrs bis 2020 um 10 Prozent und bis 2050 um 40 Prozent zu senken, bei der Verkehrsprognose berücksichtigt?
12. Welche weiteren verkehrsbezogenen Ziele und Prognosen aus dem Energiekonzept der Bundesregierung werden bei der Verkehrsprognose berücksichtigt?
13. Wird das Ziel der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, bis 2020 gegenüber 1999 einen Rückgang der Transportintensität um 5 Prozent im Güterverkehr und 20 Prozent im Personenverkehr zu erreichen, bei der Verkehrsprognose unterstellt?
14. Inwieweit werden die Ziele des Weißbuchs Verkehr der Europäischen Kommission bei der Prognose 2030 berücksichtigt?
15. Welche Anteile entfallen bei den angenommenen Personen- und Tonnenkilometern auf Bundesschienenwegen, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen jeweils auf inländischen Verkehr, grenzüberschreitenden Verkehr und Transitverkehr?
16. Welches Basisjahr bzw. welche Basisjahre wird oder werden bei der Verkehrsprognose 2030 für Vergleichszwecke unterstellt?
17. Welche Preisentwicklung für das Autofahren und für das Bahnfahren bzw. die Nutzung des öffentlichen Verkehrs wird im Jahr 2030 gegenüber dem Basisjahr im Vergleich zur Steigerung der allgemeinen Lebenshaltungskosten unterstellt?

18. Wird bei der Verkehrsprognose 2030 für die Bundesschienenwege unterstellt, dass alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs des derzeitigen Bedarfsplans realisiert sind, und wenn nein, welche Projekte werden als nicht fertiggestellt unterstellt (mit der Bitte um tabellarische Aufstellung)?
19. Wird bei der Verkehrsprognose 2030 für die Bundesfernstraßen unterstellt, dass alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs des derzeitigen Bedarfsplans realisiert sind, und wenn nein, welche Projekte werden als nicht fertiggestellt unterstellt (mit der Bitte um tabellarische Aufstellung für die Bundesautobahnen)?
20. Wird bei der Verkehrsprognose 2030 für die Bundeswasserstraßen unterstellt, dass alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs des derzeitigen Bedarfsplans realisiert sind, und wenn nein, welche Projekte werden als nicht fertiggestellt unterstellt (mit der Bitte um tabellarische Aufstellung)?
21. Wird bei den Verkehrsprognosen 2030 für die Bundesverkehrswege eine Abstufung von Bundesstraßenabschnitten, regionalen Schienennetzen und Bundeswasserstraßen unterstellt, und wenn ja, in welchem Umfang?
22. Ist die Einrichtung eines Beirats mit Experten aus Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden bei der Erstellung der Verkehrsprognose geplant, und wenn nein, warum nicht?
23. In welcher Weise ist, z. B. durch Gutachtenvergabe, die Übertragbarkeit der Generalverkehrsplanung der Schweiz und der Republik Österreich auf die Bundesrepublik Deutschland geprüft worden?
24. Welche Steigerung der Baukostenindizes pro Jahr unterstellt die Bundesregierung für die Verkehrsprognose 2030?
25. Von welcher Entwicklung des Erdölpreises wird bis zum Jahr 2030 ausgegangen, und in welcher Weise wurden Unsicherheiten einbezogen?
26. Von welchen Kraftstoffpreisen wird bis zum Jahr 2030 ausgegangen, und in welcher Weise wurden Unsicherheiten einbezogen?
27. Von welcher Entwicklung der steuerlichen Belastungen (Kfz-Steuer, Kraftstoffsteuer u. a.) wird bis zum Jahr 2030 ausgegangen?
28. Wird eine Pkw-Maut in der Prognose unterstellt?

    Wenn ja, welche Variante wird unterstellt?
29. Von welchen spezifischen Kosten wird insgesamt bei allen Verkehrsmitteln ausgegangen (in Nutzer/Kilometer)?
30. Welche Steigerung der Transportkosten bei Straße, Schiene und Wasserstraße im Jahr 2030 gegenüber dem Basisjahr wird jeweils unterstellt?
31. Welche genauen Vorgaben hinsichtlich der Berücksichtigung einer Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen durch Lkw über 12 Tonnen, Lkw unter 12 Tonnen, Reisebusse, Pkw und Motorräder wurden bei der Vergabe der Aufträge für die Verkehrsprognose jeweils gemacht (bitte getrennte Aufstellung nach Fahrzeugarten)?
32. Welche Annahmen werden zu den Auswirkungen der Luftreinhalteplanungen und der EU-Umgebungslärmrichtlinie getroffen?
33. Welche Annahmen werden zum CO_2-Emissionshandel getroffen?
34. Von welchen jährlichen Aufwendungen für den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland wird bis 2030 ausgegangen?
35. Wann sollen die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 veröffentlicht werden?
36. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der bisherige Bundesverkehrswegeplan vollkommen überzeichnet war und das unterstellte Finanzvolumen für den nächsten Bundesverkehrswegeplan deutlich niedriger ausfallen muss?

37. Stimmt die Bundesregierung der Feststellung zu, dass der Länderproporz künftig ein untergeordnetes Kriterium bei der Aufteilung der Finanzmittel sein darf?

    Wenn nein, warum will die Bundesregierung am Länderproporz festhalten?

38. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein realistisches Abbild der Projektkosten in der Laufzeit des nächsten Bundesverkehrswegeplans am besten dadurch erreicht wird, dass auf Basis einer Steigerung der Baukostenindizes jeweils Preisstände zur Mitte der Laufzeit des nächsten Bundesverkehrswegeplans unterstellt werden?

    Wenn nein, mit Preisständen aus welchem Jahr sollen die Projekte in den nächsten Bundesverkehrswegeplan eingehen?

39. Auf welcher Stufe (vorgeschaltet, nachgeschaltet, Projektebene, Szenarien) soll künftig die strategische Umweltprüfung (SUP) stattfinden?

40. Wird die Bewertungsmethodik für Bedarfsplanprojekte geändert?

    Wenn nein, warum nicht?

41. Hält die Bundesregierung eine kritische Prüfung der Bewertung von Reisezeitgewinnen für angebracht?

    Wenn nein, warum nicht?

42. Plant die Bundesregierung dem Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung eine gesamthafte Strategieplanung „Mobilität und Transport“ vorzuschalten?

43. Plant die Bundesregierung zur Beurteilung aller Langfristwirkungen einer Strategie „Mobilität und Transport“ die Prüfung alternativer Investitions- und Handlungsprogramme auf der Systemebene?

44. Plant die Bundesregierung eine Konzentration der Bundesverkehrswegeplanung auf das Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz, das tatsächlich Fernverkehrsfunktionen übernimmt sowie eine damit einhergehende Neudefinition der Netze?

45. Plant die Bunderegierung eine langfristig angelegte Erhaltungsplanung für die Verkehrsinfrastruktur auf den Ebenen der System- und Projektplanung zu integrieren?

46. Wird die Erhaltungsbedarfsprognose für Bundesfernstraßen von einem jährlichen Volumen von 3,5 Mrd. Euro pro Jahr ausgehen, ein Finanzbedarf, der von vielen Experten als notwendig erachtet wird, um den Substanzverzehr zu stoppen?

47. Wie soll künftig die Koordinierung der Gesamtplanung der Bundesverkehrswege mit den Standortkonzepten für Häfen, Flughäfen und Güterverkehrszentren erfolgen?

48. Wie soll der primär und der sekundär induzierte Verkehr künftig behandelt werden?

49. Wie sieht konkret das Anmeldeverfahren für Bedarfsplanprojekte aus?

50. Müssen die Anmelder beschreiben, welches Mobilitätsdefizit (gemeint sind nicht Stauungen) mit dem jeweils angemeldeten Projekt behoben werden soll?

    Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 21. Oktober 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333